Comisión de Seguridad Social
S/C

Versión Taquigráfica N° 94 de 2015

GENTES DE MAR

Delegación de Marinos Mercantes

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 16 de junio de 2015

(Sin corregir)

PRESIDE:	Señora Representante Graciela Matiauda Espino, Vicepresidenta.
MIEMBRO:	Señor Representante Washington Silvera.
INVITADOS:	Capitanes Eduardo Anselmi, Roberto García y Alberto Zambrana.
SECRETARIA:	Señora Pamela Klappenbach.
PROSECRETARIO:	Señor Héctor Amegeiras.

SEÑORA PRESIDENTA (Graciela Matiauda).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Damos la bienvenida a los Capitanes Eduardo Anselmi, Roberto García y Alberto Zambrana, que vienen a exponer sobre el anteproyecto de ley que nos han hecho llegar.

SEÑOR GARCÍA (Roberto).- Sabemos que hay dos proyectos básicamente idénticos, que fueron presentados por vías diferentes: en un caso, mediante recolección de firmas y, en otro, a través de una organización gremial de los marinos. Quiero informarles que en el caso de la iniciativa presentada con firmas, después se sumaron algunas más de gente que estaba navegando -por eso no pudieron ser incluidas inicialmente-, superándose las trescientas ochenta firmas de personal de buques mercantes de todas las categorías, agremiados o no.

Desde hace muchos años viene intentándose lograr una jubilación de acuerdo con lo que especifican las normativas nacionales e internacionales sobre el trabajo a bordo. Ya desde el año 1946 la OIT plantea que los marinos mercantes deben tener una jubilación bonificada. Yendo a referencias más cercanas en tiempo y lugar, en Argentina, desde la década del cincuenta, los marinos se jubilan con 55 años; en Brasil, existe una situación similar. Uruguay está atrasado más o menos cincuenta años.

SEÑOR SILVERA (Washington).- Estuve leyendo la fundamentación que enviaron, pero no había visto el anteproyecto. Considero que sería bueno desarchivar el otro, para complementar la información. Me interesa escucharlos para tener todos los elementos de juicio.

SEÑOR ANSELMI (Eduardo).- Quiero destacar que lo que estamos planteando no es nuevo; inclusive, existía legislación al respecto para la gente de máquinas, por motivos agravantes tales como ruidos,

pero fue derogada en 1973. Es un trabajo insalubre, y no lo definimos así nosotros sino la Organización Marítima Internacional y la Organización Internacional del Trabajo. No es algo traído de los pelos o inventado; está todo escrito y planteado desde hace mucho tiempo. El propio protocolo de la hidrovía prevé la unificación de los aportes jubilatorios y de las jubilaciones.

Sabemos que ustedes pueden hacer una minuta de comunicación al Poder Ejecutivo para elevar este tema. Quiero informarles que esto ya fue presentado ante el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y al Presidente de la República. Está todo el mundo enterado, porque es algo por lo que venimos peleando desde hace muchísimos años. Quedamos a disposición para darles la información que los ayude a preparar la minuta de comunicación.

SEÑOR SILVERA (Washington).- En la fundamentación mencionan que las condiciones sanitarias y de habitabilidad de los buques presentan factores negativos. Me llamó la atención la referencia a que las vibraciones y los ruidos continuos son un problema bastante común en los buques de bandera uruguaya. ¿Es así?

SEÑOR GARCÍA (Roberto).- Todos los buques tienen factores de ruido y de vibraciones, dependiendo del tamaño. Evidentemente, no es igual un crucero de pasaje que un barco pesquero o una lancha. La referencia a los buques uruguayos se debe a que son barcos que normalmente tienen muchos años cuando llegan al país. Son más viejos y tienen mayores problemas de todo tipo: mecánicos, de habitabilidad, etcétera. Hay cosas que no se evitan en ningún tipo de barco: el movimiento, los problemas de confinamiento. No tienen una plaza donde ir a pasear; los camarotes son bastante acotados. Se generan problemas de salubridad; por ejemplo, cuando una persona tiene gripe, está las veinticuatro horas con las diez, quince o veinte restantes que están en el barco, pudiendo contagiarlas.

En el Ministerio de Salud Pública no existe un registro de accidentalidad y de morbilidad de nuestra profesión. Por un lado, está la accidentalidad pero, por el otro, también hay que tener en cuenta los problemas típicos que se dan en un barco por la falta de disponibilidad de medios para resolver cuestiones tan sencillas como la necesidad de ir al dentista. Se van creando situaciones de morbilidad por causas laborales que no existen en otras profesiones.

SEÑOR ANSELMI (Eduardo).- Voy a dar un ejemplo muy sencillo con respecto a la vibración y los ruidos. Ancap no acepta un barco construido en nuestro país, por ruidos excesivos en sala de máquinas, porque fue mal construido y se olvidaron de poner el aislamiento. El barco está ahí y hace meses que está esperando que se solucione el problema. Ancap IX vibra tanto que uno se siente como si estuviera en una silla de masajes. Fue construido a pedido de nuestra gente y quedó mal. Igualmente, todos los barcos vibran. Si vamos en un auto por una buena carretera, no se siente la vibración, pero si vamos por una calle empedrada, sentimos el movimiento. Bueno, eso es lo que sentimos cuando estamos trabajando y cuando estamos descansando, es decir, permanentemente. Nos afectan los movimientos, los cambios de horario y de clima. Lo que está escrito en la fundamentación es lo que sentimos diariamente, además de que, como decía el Capitán García, estamos confinados, estamos aislados. Si yo tengo que convivir con ustedes durante un mes, viéndoles las caras todos los días, durante todo el día, tengo que poner cara linda porque si no, a los pocos días vamos a andar mal. Por estos motivos, la Organización Internacional del Trabajo y la Organización Marítima Internacional dicen que este es un trabajo insalubre, porque tenemos que convivir permanentemente, nos guste o no, aislados de nuestros seres queridos, manteniendo la cordura y el buen trato porque si no, pasaría lo mismo que en la cárcel y no se podría convivir.

SEÑORA PRESIDENTA.- Según lo que dicen, el trabajo está reconocido como insalubre por la OIT.

A su vez, si no entendí mal, ya fueron recibidos por el BPS. ¿Es así?

SEÑOR GARCÍA (Roberto).- No, esto se envió el 5 del mes pasado -si mal no recuerdo-, a cuatro lugares simultáneamente: Presidencia de la República, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, Comisión de Trabajo y Seguridad Social del Senado y esta Comisión. Hasta ahora, no ha habido ninguna respuesta por parte del BPS. Sí hubo una respuesta de Presidencia de la República, informando que pasó la documentación al BPS, pero más nada.

Por otra parte, queremos decir que somos conscientes de que la iniciativa para resolver este tema tiene que surgir del Poder Ejecutivo. De cualquier manera, queremos informar de esto a todos los sectores del Gobierno porque entendemos que es algo que no se puede tratar a la ligera.

También queremos señalar que, si bien acá se habla de plantear una ley, sabemos que existe una ley de jubilaciones bonificadas a partir de la cual, por decreto, se podría elaborar un sistema bonificado. Pero, ¿qué ocurre? Hay un mal antecedente -por decirlo de alguna manera- con un decreto que se dictó solamente para el personal de la pesca. En ese decreto se manejan prácticamente los mismos argumentos que presentamos acá, porque originalmente fue presentado como un proyecto para la gente de mar. Luego se eliminó la referencia a "gente de mar" y se puso "tripulantes de la pesca". Ocurre que "gente de mar" está definido perfectamente en la convención de la Organización Marítima Internacional. Es una definición jurídica establecida en una convención de la cual Uruguay es signatario, así que no la puede desconocer. Lo que sucede es que al establecer "tripulantes", todo quedó librado a una interpretación de momento y en el BPS dijeron que tripulantes eran solo los marineros. Entonces, excluyó a los capitanes, los patrones, los maquinistas y hasta al cocinero. Después hubo unos arreglos, pero todo quedó librado a una interpretación que no debió ser tal. Cuando se redacta una reglamentación de este tipo, se deben manejar términos claros. Por eso nosotros hablamos de "gente de mar", porque es un término perfectamente claro, que nuclea a todos y los define perfectamente bien.

¿Por qué planteamos esto como ley y no como decreto derivado de la ley sobre jubilaciones bonificadas? Porque, además de que se pueden cambiar intempestivamente, hay cosas que los decretos no contemplan. Y uno de los puntos en los que nosotros hacemos hincapié es en la edad para las jubilaciones, pero hay algo nuevo que es el punto 4. En él se hace referencia a las personas comprendidas en el artículo 3º, en el que se dispone la creación de un sistema de aporte voluntario al BPS y dice: [...] cuyos beneficiarios podrán ser los marinos mercantes (Gente de Mar) que desempeñen funciones a bordo de buques extranjeros con banderas de países que no tengan convenios de beneficios sociales con el Uruguay. [...]". ¿Qué ocurre? Uruguay tiene convenios jubilatorios con muchos países, pero no los tiene con muchos más y, normalmente, los marinos trabajan en buques con bandera de esos países con los que Uruguay no tiene convenio: Panamá, Liberia, Antigua y Barbuda, en fin. Es lo que se llama, habitualmente, bandera de conveniencia. Entonces, esa gente no tiene posibilidades de insertarse en el sistema previsional del Uruguay, a pesar de que vive acá, donde paga sus impuestos, tiene su casa, su familia, etcétera. En una palabra, son apátridas; a los efectos del Estado uruguayo, no existen. Evidentemente, lo hacen por necesidad, porque si hubiera barcos con bandera uruguaya -como debería haber- podrían trabajar perfectamente acá. Por tanto, se van -aunque no emigran en el estricto sentido de la palabra- y le proporcionan ingresos al país, que no le reconoce absolutamente nada.

Muchos países se han encontrado con esta problemática desde hace años y han buscado la forma de solucionarla; no es una novedad. Por ejemplo, España tiene un sistema según el cual un marino que va a navegar en un barco de esas características hace su trámite a través de lo que sería el ministerio de trabajo y entra en el sistema previsional español, voluntariamente. Acá no; se planteó a las autoridades del momento y dijeron que era un tema muy complicado. Nosotros no vemos cuál es la complicación, porque estamos planteando el caso de una persona que llega a los 50 años de edad y se encuentra con que no tiene ninguna cobertura; entonces, no se puede jubilar pero tampoco puede conseguir trabajo. Sabemos que, pasados los 50 años, es muy difícil conseguir trabajo, y más tratándose de un trabajo especializado, porque el trabajo en barco no es lo mismo que en tierra. Como hay buena oferta, las empresas en el exterior no quieren gente de cincuenta años, y está también el tema de los seguros, porque a medida que aumenta la edad, aumentan los riesgos sanitarios. A la empresa armadora o aseguradora eso le genera costos muy importantes, porque no es lo mismo sacar en una ambulancia a una persona de una casa que tener que ir a buscarla a 400 kilómetros de la costa, en un helicóptero, con un despliegue impresionante. Los costos, en comparación, son siderales.

Ese sistema voluntario se podría poner en práctica sin ningún tipo de problemas. Ya que tanto se busca incluir en el sistema, esta sería una solución, porque sería un aporte al BPS, y si es voluntario, cada uno sabrá lo que tiene que hacer. Por eso planteamos que se haga una ley específica para este caso o que se incluya dentro de la ley de jubilaciones bonificadas, que no se use la vía del decreto. O sea que se podría hacer una modificación de la ley incluyendo esta propuesta.

Quiero agregar algo que está en la fundamentación. Por un lado, Uruguay se ha negado persistentemente a adoptar una política en este sentido, pero, por el otro, el mismo Estado que niega esto exige algo que es totalmente lo contrario. Me estoy refiriendo a dos instituciones del Estado, Ancap y la Administración

Nacional de Puertos, que cuando llaman a concurso para ocupar cargos en los buques -capitanes, oficiales, jefes de máquinas, marineros, lo que sea- ponen 45 años como edad límite. O sea que se está registrando una doble discriminación por parte del Estado que, por un lado, me está diciendo que si tengo más de 45 años no estoy apto para trabajar y, por el otro, me dice que si no tengo más de 60 años, no me puedo jubilar. Además, la Administración Nacional de Puertos tiene jubilación bonificada para el personal que está trabajando en las dragas; o sea que se crea una desigualdad o inequidad porque, frente a la misma función, hay disparidad de criterios y eso surge del Estado directamente. Creo que son los maquinistas de la Administración Nacional de Puertos que tienen una jubilación bonificada por edad por tiempo trabajado, etcétera, pero la función que cumplen es la misma que en cualquier otro barco. Entonces, este es un tema que hay que solucionar.

SEÑOR SILVERA (Washington).- Ustedes deberían entender que, de repente, en casi todas las áreas de la sociedad existe ese problema del tope de 45 años; lo estamos viendo últimamente. A esta Comisión viene gente de todas las áreas de la sociedad porque todo el mundo termina en la jubilación. Lo que quería decirles era que, a veces, hacemos preguntas que capaz que para ustedes son irrelevantes, pero para nosotros terminan siendo muy importantes para interpretar cosas que, en principio, no entendemos. Por eso queremos tener todos los detalles, hasta los más insignificantes, como el que ustedes explicaban del ruido, que por lo menos yo, desconocía.

Personalmente, les agradezco la información brindada y quédense tranquilos de que vamos a tomar el tema con la seriedad que merece.

Muchas gracias.

SEÑOR ANSELMI (Eduardo).- Existe un documento para la gente de mar, que es un convenio de la OIT y es obligatorio. Por eso los marinos mercantes nos referimos a la gente de mar, que es toda la que está arriba de un barco. No es como pasó: el cocinero, no; el capitán, no; el maquinista, no. Todos los que están arriba del barco sufren lo mismo.

Por otra parte, muchas veces decimos que viene un barco nuevo pero, en realidad, es de los años sesenta o setenta. Es nuevo en Uruguay. A partir del año 1978, se prohibió utilizar asbesto, amianto en las aislaciones de los barcos; sin embargo, muchos barcos siguen teniendo ese aislamiento. Como ven, se van sumando y sumando cosas. Sabemos que eso es así y que no es fácil de solucionar. Solo los barcos que vienen para Buquebús son nuevos, porque el Río de la Plata es el banco de pruebas del mundo. Aquí se probaron, por ejemplo, el Juan Patricio -de bandera argentina-, el Luciano Federico -que no navega más- y el Papa Francisco. Será porque si pasa algo, sale más barato. Esos son barcos nuevos que cumplen con toda la normativa.

SEÑORA PRESIDENTA.- Si hay una normativa vigente según la cual el aislamiento tiene que ser de determinada forma, ¿será que no existen controles o que no se respetan?

SEÑOR ANSELMI (Gustavo).- Hay de las dos cosas: no se respetan y, muchas veces, no se hacen. Hay muchas irregularidades, a veces con un criterio lógico: si apretamos mucho, la empresa va a cerrar, porque no le da para cumplir con todo. Se aprobó una ley de responsabilidad penal, según la cual si hay un accidente, el responsable tiene que ir preso. Seguimos con contradicciones.

SEÑORA PRESIDENTA.- Es raro que algo tan nuevo no se cumpla, teniendo en cuenta el costo que supone.

SEÑOR ZAMBRANA (Alberto).- Con respecto a esa ley de muy reciente promulgación, precisamente en un sector crítico como la pesca, los ejercicios, por ejemplo, de abandono, de hombre al agua -todos referidos a riesgos potenciales en la actividad- se registraban, pero no se hacían. Justamente, a partir de la promulgación de la ley de responsabilidad penal empresarial se empezaron a cumplir. El capitán Roberto García viene luchando hace más de veinte años por la jubilación de la gente de mar. Le estamos echando un poco de carbón a la caldera porque no debemos perder de vista la predominancia actual de las actividades en el mar, de la pesca. En Uruguay tuvo su apogeo hace veinte o veinticinco años y luego hubo un momento de deflexión, en el cual prácticamente desapareció la flota mercante nacional privada y estatal. Eso ocasionó una pérdida de cultura marina a todo nivel, en la opinión

pública y hasta en los propios marinos mercantes de rangos oficiales o capitanes, que además decrecieron en número, por la cantidad de egresos de la Escuela Naval y, a su vez, porque los que pudieron se fueron al exterior. Los rangos subalternos y la gente de mar en general se perdieron, junto con una cultura de control de las partes interesadas, de la opinión pública así como también de las propias autoridades y de las empresas privadas o estatales, porque al desaparecer como actividad o desvanecerse, no teníamos visibilidad y ya se sabe que al existir un decrecimiento de la masa crítica, todos los controles no desaparecen, pero decrecen en intensidad. Ahora estamos en otro momento. Todos sabemos que hay una mirada al mar, hay una expectativa puesta en otro campo industrial como es, por ejemplo, la plataforma continental y la posible explotación de los recursos que haya allí. Eso va a hacer que vengan empresas extranjeras -algunas ya están aquí- y es bueno que nos encuentren exigiendo formar parte de eso, porque es nuestro mar, es nuestro país. La forma será variada. Muchos países pasan por la misma circunstancia y solucionan de formas distintas. Por ejemplo, que a nadie se le ocurra ir a meter un pie en Brasil sin cumplir con todos los reglamentos laborales brasileños, porque directamente ni lo miran. Nosotros miramos porque estamos esperando que vengan los inversores, pero es una mirada -para decirlo de un modo benévolo- provinciana y subalterna. Nuestra idea, aparte de reivindicar algo que entendemos justo y necesario, es darle dignidad a la profesión y al país, y que no se vea como un obstáculo -como acabo de comentar- que no le dan los números al inversor o al armador. Yo fui empresario durante más de treinta años y llegué a la firme convicción de que lo que no puedo hacer porque no me dan los números, no lo debo hacer. Debo hacer que los números respondan al marco regulatorio. Tengo que forzar mi imaginación y decrecer mis ansias de lucro hasta el punto de cumplir con lo que debo, permitir que se cumpla mi actividad, ganar mi dinero y, a su vez, cumplir las leyes como es debido. En Europa, de donde vienen mayormente las inversiones en esta área, eso es cultura, no se discute. Nosotros tenemos que estar preparados y con la cabeza puesta en lo que esas empresas están acostumbradas a cumplir. Tenemos un ejemplo muy claro en Botnia y UPM. Ellos vinieron con sus propias reglas y nos ayudaron a desarrollar reglas y controles. Es exactamente el mismo caso.

Creo que es un momento ideal como para repensar. Yo entiendo que vienen infinidad de gremios o sectores en los cuales hay desencuentros con la legislación o que, simplemente, son víctimas de algo que no existe y, ¿por qué al otro sí y a mí no? Pero esta es una actividad que va a mover muchísimos recursos y a generar muchísimos ingresos -apostamos todos a eso- y no podemos darnos el lujo de decir: cuando suceda, nos pondremos al día, veremos cómo hacemos para actualizarnos. La realidad es que mucha gente va a tener que trabajar en esas embarcaciones de bandera extranjera y deberíamos ya marcarles las condiciones no solamente salariales sino también laborales y de retiro a esas empresas y a nuestro propio Estado, a los efectos de que podamos hacerlo como un uruguayo más.

Muchas gracias.

SEÑORA PRESIDENTA.- ¿Existe algún registro de cuánta gente de mar hay en Uruguay?

SEÑOR GARCÍA (Roberto).- El único banco de datos oficial -que tampoco es fiable- es el que tiene la Dirección Registral y de Marina Mercante de Prefectura.

SEÑOR SILVERA (Washington).- ¿Es una bolsa de trabajo?

SEÑOR GARCÍA (Roberto).- No; es un registro simple, una nómina de cada categoría, de cada persona habilitada.

SEÑORA PRESIDENTA.- Allí apuntaba mi pregunta.

SEÑOR GARCÍA (Roberto).- No hace mucho tiempo, en una conferencia realizada en la Liga Marítima Uruguaya, alguien mencionó que había 5.000 inscritos. De todos modos, no tenemos datos certeros, porque no sabemos si la lista se ha depurado, sacando a la gente jubilada, fallecida o que no trabaja más en esa actividad. Además, al haber tanta gente en el exterior, también se le pierde el rastro. Yo creo que estaríamos más acertados si dijéramos que son poco menos de la mitad: alrededor de 2.500 personas en total.

Con respecto a lo que manifestó el señor diputado Silvera, yo sé que viene gente de otras profesiones planteando temas jubilatorios. Lo que no se sabe es que este tipo de actividad es invisible para el resto de la gente. Yo les pregunto: ¿cuánta gente ha muerto o ha tenido accidentes gravísimos arriba de los barcos sin que nadie se entere? Acá no hay paros ni nada. Yo, personalmente, en mi carrera, puedo contar ocho o diez personas que se me han muerto arriba de un barco y nadie se enteró jamás, de repente por un problema menor, que se podía solucionar con una atención médica de emergencia, pero arriba del barco no se tienen los elementos para eso. Entonces, no estamos hablando de lo mismo que puede pasar en una empresa en tierra. Esto también hay que tomarlo en cuenta. A veces, se anuncia en televisión que un helicóptero fue a sacar a un tripulante del barco. Sin embargo, el acento no se pone en el tipo al que un hierro le partió en dos la cabeza sino en el helicóptero que hizo el rescate. El accidente pasa a segundo plano o no se menciona directamente, pero es algo bastante recurrente a bordo, en el medio del mar, que la gente se enferma, le aparecen cálculos en los riñones y no hay elementos para hacer un tratamiento o un diagnóstico. Ha muerto gente en accidentes muy graves y hay otra se salva pero queda con secuelas peores, por la falta de medios y demora en su atención. Por eso quiero recalcar que los temas sanitarios son muchísimos más graves en el agua que en tierra.

SEÑOR SILVERA (Washington).- Quiero aclarar que cuando hice mención a que vienen todas las áreas de la sociedad a este ámbito, no fue por menospreciar su planteamiento. Simplemente, quería dar a entender que no somos todólogos y que hay muchas cosas que no entendemos. Acá hay que entender cómo son todas las profesiones que existen, y es difícil; les pedimos que nos aclaren hasta el detalle que para ustedes pueda resultar más chico porque para nosotros puede ser importante.

Tienen razón en cuanto a que la gente no analiza cada profesión, pero ahora que estamos en esta Comisión vemos que hay gente con problemas de estrés porque tiene que atender enfermos. No me quiero ir de tema; simplemente pretendo explicarles que vamos entendiendo las cosas en la medida en que, obligados, las tenemos que analizar. Podemos saber que vive un bombero en el vecindario, pero no nos ponemos a analizar la vida que tiene, los riesgos que corre y demás.

Leí la fundamentación que trajeron y, la verdad, impresiona. Antes de entrar, comentaba esto con un funcionario, que me decía: "La verdad es que quedé asombrado cuando vi en National Geographic los riesgos que asumen cuando salen a pescar". A veces, entendemos las cosas porque, por casualidad, vimos algo al respecto en alguna película o por alguna experiencia que nos tocó vivir pero, en general, nos enteramos por la fundamentación que hacen los actores; de lo contrario, no los podemos interpretar.

Por otra parte, sé que los tres son capitanes. Quiero saber de qué tipo de barco.

SEÑOR ANSELMI (Eduardo).- No tenemos área; él capitán es el encargado del barco, la mano derecha del armador, el responsable del bien, de las personas y del medio ambiente. Somos los responsables de todo lo que pueda pasar arriba del barco, en la parte de cubierta. También hay un jefe de máquinas, que se ocupa de la parte de las máquinas, y un jefe de cámara, que es el cocinero, que está bajo la órbita del primer oficial, que es el que le sigue al capitán. El capitán es el que manda arriba del barco; es el jefe de esa cosa que flota en el agua y tiene la función de transportar, de hacer determinado trabajo, etcétera.

SEÑOR SILVERA (Washington).- ¿O sea que tanto puede ser capitán de un pesquero como de un portacontenedores?

SEÑOR ANSELMI (Eduardo).- Exactamente.

SEÑORA PRESIDENTA.- ¿La función es la misma?

SEÑOR ANSELMI (Eduardo).- La función es la misma; el trabajo es totalmente distinto. Hemos pasado por todo tipo de trabajo. Yo empecé en barcos frigoríficos, seguí en barcos de carga general, en containeros, en graneleros, en petroleros, en pesqueros y, últimamente, en barcos que hacen transferencia de granos desde Paraguay con destino final en Rusia.

Hace unos meses, me llamó el gerente general para decirme: "Capitán: si no evitamos los accidentes que tenemos a diario, vamos a terminar presos los dos. ¿Cómo vamos a hacer?". Nosotros cumplimos con todo. Antes de empezar, nos reunimos para decirle a la gente cómo se deben hacer las cosas, qué se debe hacer y qué no, pero con cincuenta y cinco personas en trabajos de alto riesgo -como está considerado- hay accidentes permanentemente.

SEÑOR ZAMBRANA (Alberto).- Quiero ampliar el concepto, señalando que no es que uno llega a capitán por un tema de edad. Es un proceso, como sucede en cualquier profesión. Desde que se egresa con el grado de oficial de cubierta, en nivel operacional, se va ascendiendo y dando exámenes. Por una mezcla de experiencia y exámenes, finalmente se llega a cumplir con los requisitos para dar el examen de capitán y empezar una nueva etapa, que está considerada por la OMI como de nivel gestión en el grado de capitán. En definitiva, es una actividad gerencial de alta responsabilidad.

SEÑOR SILVERA (Washington).- La verdad es que hemos aprendido mucho.

SEÑORA PRESIDENTA.- Hemos aprendido mucho y nos quedamos con muchos deberes. Por sobre todas las cosas, hay que rever este tipo de situaciones que están reglamentadas y, por diferentes causas, no se están cumpliendo.

Nos quedamos con el compromiso de trabajar en esto que nos han traído y, por supuesto, la preocupación que hoy nos trasladan es compromiso de trabajo.

SEÑOR ANSELMI (Eduardo).- Muchas gracias por recibirnos y escucharnos. Quedamos a las órdenes para cualquier consulta que nos quieran hacer.

SEÑORA PRESIDENTA.- Agradecemos su visita.

Se suspende la toma de la versión taquigráfica.